Jaro 13 Oktobro 1961 N-ro 5



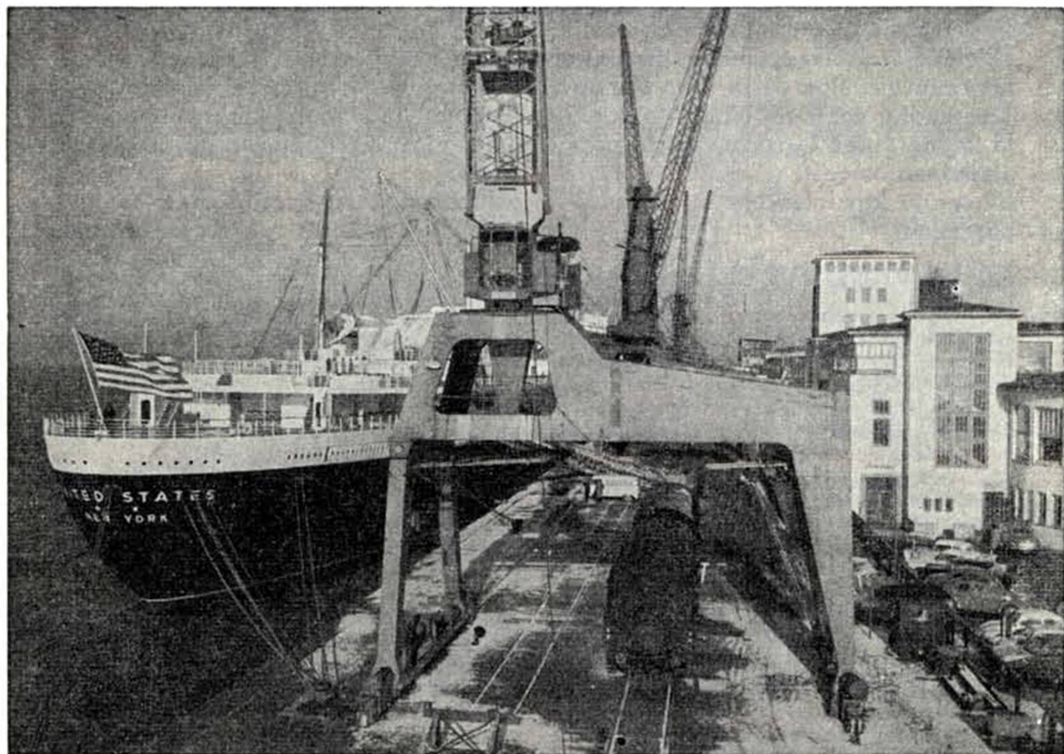
LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I. F. E. F.**

LA INTERNACIA FEDERACIO ESPERANTISTA FERVOJISTA

Sekretariejo: Da Costakade 50, Utrecht, Nederlando

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn



Columubus-kajo en Bremerhaven kun la pasaĝerŝipo „United States"



ANTTI RUHANAINEN



La 6-an de aŭgusto 1961 mortis en Helsinki, en la aĝo de preskaŭ 68 jaroj, nia bona amiko

Antti Ruhanainen

Kiel neatendita bato tiu sciigo trafis nin: forpasis Ruhanainen.
Lastan fojon ni vidis lin, vigla kaj agema, kiel la aktivan sekretaron de nia 12-a kongreso. Nelacigeble li agadis por kompleze plenumi ĉiujn dezirojn de la vizitontoj al lia kongreso.
Kiel fidela partoprenanto al ĉiuj niaj ĉiujaraj eventoj, li ja revis pri la momento, kiam li povos akcepti la kongreson en propra urbo. Ni, kiuj funebras pro la perdo de ĉi tiu senkomplika amiko, elkore ĝojas ke Antti ĝisvivis ĉi tiun, eble plej feliĉan epizodon de sia vivo. Kun brilaj okuloj li akceptis tie la honoran medalon de la urbo Parizo el la manoj de S-ro Marcel Mollion.
Neatendite venis tiu momento, kiel la krono sur lia sindona laboro. Ni klinas la kapon antaŭ la sorto, kiu forprenis el niaj vicoj meritoplenan kaj honestan amikon.
Sincerajn kondolencojn ni esprimas al la familianoj, kiuj perdis en li amatan parencon.

IFEF-estraro

LA HAVENO DE BREMERHAVEN

La titolpaĝo montras parton de haveno, kiu estas ege ligita kun la reto de la Germana Federacia Fervojo. Temas pri Bremerhaven. Ĝi havas trioblan signifon kiel fiŝada, oceana kaj pasaĝera haveno.
La fiŝada haveno Bremerhaven estas la plej granda de la kontinento. Tie havas sian lokon 108 vaporŝipoj kun entute 63000 brutoregistrotunoj.
La stacio de Bremerhaven disponas pri 50 km relaro kun 200 ŝarĝejoj por varpakajoj. Potage estas 65 vagonoj ŝarĝataj per fiŝoj. El 1228 malvarmigaj vagonoj havas 460 sian lokon en Bremerhaven. La fiŝtransporto ĝis la distanco de 500 km daŭras ne pli ol 12 horojn, por atingi la pli malproksimajn celstaciojn necesas maksimume 24 horoj laŭ specialaj transportplanoj kun rapidaj frajtotrajnoj. Diversaj tarifoj favorigas la fiŝsendaĵojn. La aliaj varoj transŝarĝitaj atingas pojare 1,9 milionojn da tunoj, el kiuj la fervojo transportas 70 %. Por tio estas bezonataj 41.200 vagonoj por la importo kaj 59.100 por la eksporto. La relaro ĉe kajoj kaj magazenoj sufiĉas por maksima transŝarĝo, eĉ en la kazo de malfruiĝantaj aŭ amasiĝantaj ŝipoj. De Bremerhaven multe da varoj estas transportataj al celstacioj en Aŭstrio, Ĉeĥoslovakio kaj Hungario laŭ specialaj tarifoj.
La Kolumbus-kajo servas al la direkta transporto de proks. 35.000 pasaĝeroj pojare alvenintaj per ŝipoj. Per specialaj trajnoj aŭ vagonoj la pasaĝeroj veturas al la proksimaj stacioj Bremen kaj Hannover.
En multaj ŝipoj la pasaĝeroj havas okazon ekspedi de tie la pakaĵojn al la celstacio, samkiel estas eble aĉeti jam en la agentejo de ŝipoj internajn kaj internaciajn biletojn.
Tiamaniere Bremerhaven prezentas modelon de harmonia kunlaboro de du diversaj trafikentreprenoj. La fervojo disponigas relaron kaj laŭplane funkciantan trafikon; la haveno donas la bazon per la ŝipveturado surmara.

W. Barnickel

AL BUDAPEST

En la laborkunsido de la 10-a de majo en Barcelona, mi transprenis la taskon de nia ŝatata kolego Stefano Bácskai, invitante en lia nomo nian 14-an IFEF-kongreson al Budapest.
Tondra aplaŭdo de la multnombra aŭskult-

antaro estis la respondo al tiu invito.
Por iom pavimi al ĉiuj entuziasmuloj la vojon al la sekvontajara kongresurbo, mi akceptis la inviton de D-ro Bácskai veni al Budapest, por priparoli la aranĝon de la kongreso kun LKK kaj aŭtoritatuloj.

Neforgeseblan kvintagan restadon mi travivis en la mirinde bela hungara ĉefurbo, kiun trafluas la majesta riverego Danubo kun siaj ĉarmaj insuletoj. Bonaj amikoj kaj afabla loĝantaro superŝutis min per siaj delikataj helpemo kaj favoroj.
Jam ĉe la jugoslava-hungara limo agrable impresis min la amika akcepto, kaj bonege efikis la vigla interparolado en la restoracia vagono kun la geamikoj, kiujn mi antaŭ neplena horo renkontis unuafoje.
Multe surprizis min la sciigo de Simone Czora la redaktoro de „Hungara Fervojisto", ke la fervoja administracio dungis lin por tiu kaj aliaj poresperantaj laboroj inter la fervojistoj. Kia perspektivo, kaj kia firma bazo por miaj intertraktoj kun la fervojaj instancoj! Tiu fakto je estas nova pruvo, ke en orientaj landoj oni ne timas investi iom da mono en nia porpaca laboro.

En Budapest min atendis la sekretario de la LKK, D-ro Pethes kun sia ĉarma edzino, kaj post interkonatiĝo ni veturis al hotelo Astoria, kie mi loĝos tute komforte kaj libera dum mia restado.
Tie dum vespermanĝo D-ro Pethes disvolvis al mi la programon por la semajno:
oficialaj vizitoj al la ĉefdirektoro de la Hungara Fervojo S-ro Vegh Lajos; al la direktoro de la distrikto Miskols D-ro Pasztor Pal; al la sekretario de ministro Stefano Kossa;
ekskursoj en la urbo kaj tra la lando,
kunveno kun diverslokaj fervojistaj esperantistoj,
vizitoj al amikoj kaj korespondantoj.

Bonegan efikon sendube havos la vizitoj al la nomitaj aŭtoritatuloj, ĉar ili montris grandan interesiĝon kaj simpation al nia movado. Emfaze ili esprimis la deziron ke bone sukcesu nia 14-a kongreso.
Kompreneble venis la demando, kiom granda estos la nombro da partoprenantoj. Malfacila demando, sed juĝante laŭ la aplaŭdo en Barcelona, mi kuraĝis aserti, ke tiu nombro certe superos 500, se oni konsentos doni al la kongresanoj minimume jenajn privilegiojn:
tute, aŭ almenaŭ plejparte forigi la tro altajn kostojn de la vizo,
ne postuli garantian sumon por hoteloj kaj restado en hungario.
Kvankam definitivan respondon al tiuj proponoj ne estis tuj akirebla, mi ekhavis la impreson ke tiuj deziroj plenumiĝos, kaj ke pli da privilegioj estos la rezultato de tiuj interkonsiliĝoj, dum kiuj la helpo de D-ro Bácskai estis netaksebla valora.

Kompreneble pli vastaj estis la priparoloj koncerne la aranĝadon de la kongreso kun LKK-prezidanto D-ro Bácskai, kiu sciigos pri atingitaj rezultatoj per la „Kongreskomunikoj" en L.I.F.
Jam estas preta provizora kongresprogramo. Granda kongreskonstruaĵo kun bonaj ĉambroj kaj okazo por malmultekostaj manĝoj jam estas elektita. Speciale la lokon de la junularo en nia organizo ni metis kiel gravan punkton en la diskuton.
El propra sperto mi povas sciigi ke la kostoj por manĝoj kaj restado ne estas altaj.
Koncize dirite: ekzistas neniaj baroj kontraŭ grandnombra vizito al nia 14-a kongreso en Budapest:
la restadkostoj ne estas altaj,
multaj privilegioj (ankaŭ koncerne uzadon de tramoj kaj aŭtobusoj) estas en preparo,
libera fervoja bileto tra Hungario estas garantiata, ankaŭ al pensiuloj,
specialaj aranĝoj por niaj junuloj LKK serioze esploros,
du grandaj kaj kelkaj malgrandaj ekskursoj multe agrabligos al la kongresanoj la restadon en Budapest,
la urbo estas belega, ĝiaj enloĝantoj afablaj kaj helpemaj,
LKK estas plene kapabla por organizi kongreson, ĝuindan kaj brilan.
Baldaŭ la oficialaj komunikoj konvinkos vin, ke vi devas nepre kapti ĉi tiun unikan okazon por viziti Budapest.
Senpacience viaj amikoj kaj korespondantoj tie atendas vin, speciale la samideanojn el la okcidentaj landoj.

Venu do multope, por ke ankaŭ en Budapest ni montru la amikajn rilatojn inter fervojistoj el orientaj kaj okcidentaj landoj.

Iom da instruo tiurilate, ja ne estas superflua en nia minaca mondo.

IFEF-prezidanto





LA 14-a INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-KONGRESO

en Budapeŝto, Hungarujo, inter la 5-a kaj 11-a de majo 1961.

1-a KOMUNIKO

Adreso: 14-a I.F.E.F.-Kongreso, Budapeŝt 64, Poŝtfako 7, Hungarujo.

Bankkonto ĉe: Országos Takarékpénztár (O.T.P.), Budapest, Hungarujo. N-ro: 44.029 - VI. 3.

Kongresejo: Centra Domo de la Konstruaj Laboruloj.

Protektata kaj subtenata de la Hungara Fervojista Sindikato.

Loka Kongresa Komitato (L.K.K.)

Prezidanto:	D-ro Stefano Bácskai
Vicprezidanto:	Ludoviko Kapitany
Sekretario:	D-ro Emeriko Pethes
Vicsekretario, Kongreslibro:	Ŝimono Csóra
Komitat- kaj laborkunsidoj:	D-ro Andreo Tarnay
Amuzaj aranĝoj kaj ekskursoj:	Adalberto Anka
Loĝado:	Paŭlo Garamszegi
Kasisto:	Szilárd Bálint

Detalaj informoj sekvos en la proksimaj numeroj de „La Internacia Fervojisto".

INFORMO DE LA IFEF-ESTRARO

La kongresproponoj estos presataj en la februara numero de L.I.F. Bonvolu do ensendi viajn proponojn antaŭ la 1-a de januaro 1962.

BUDAPEŜTO VOKAS

el ĉiuj partoj de la mondo la esperantistajn fervojistojn por la 14-a I.F.E.F.-Kongreso en la venonta majo. Dum la kongresa semajno Budapeŝto — nomata ofte pro la eksterordinara situo „la Perlo de la Danubo", „la Rava Urbo", „la Reĝino de la Danubo — atendos la kongresanojn, la gekolegojn en pompa vesto de majo kun freŝaj floroj kaj verdiĝantaj arboj. Ni, hungaraj gekolegoj ĝojas, ke nia kelkjara plano jam estas realiĝanta. Ni esprimas ankaŭ tie ĉi pro la fido koran dankon al la Estraro de I.F.E.F. kaj al la kongresanoj de la 13-a pro la akcepto de nia invito. Ni jam klopodas, ke la venontjara kongreso estu modele aranĝata kaj inda en la vico de la ĝisnunaj kongresoj bonsukcesaj. Pro tio ni invitis k-gon K. G. de Jong, prezidanton de I.F.E.F. viziti Budapeŝton por doni al ni konsilojn kaj paroli pri la detaloj. Akceptinte nian inviton, li alvenis la 14-an de aŭgusto kaj pasigis en Hungarujo 5 tagojn. Li diris al ni, ke li ricevis la plej bonajn impresojn. Cetere la respektivaj hungaraj instancoj komunikis, ke ĉiu esperantista fervojisto **el kiu ajn lando de la mondo povos** partopreni la kongreson. Ĉiu kongresano estos senescepte tutkore akceptita kun la konata hungara gastamo.

Samideano Stefano Kossa, ministro de Trafiko kaj Poŝto volas kaj deziras, ke ankaŭ la fervojistoj kun malalta salajro povu partopreni la kongreson. Pro tio li ordonis certigi la maksimumon de ĉiuj eblaj favoroj, faciligoj ĉe la vojaĝo, tramveturado, hoteloj, tranoktejoj,

manĝoj, vizo, ekskursoj ktp. Ni havas konvenciojn kun preskaŭ ĉiuj landoj de Eŭropo pri reciprokaj senpagaj veturbiletoj. Por la hungaraj fervojaj linioj ĉiu kongresano ricevos senpagajn biletojn. La samon ni escepte povos certigi ankaŭ por niaj eksterlandaj emeritaj gekolegoj. Ni deziras vidi inter ni ankaŭ ilin en granda nombro en Budapeŝto.
Ni jam fervore laboras. Budapeŝto vokas vin! Budapeŝto atendos vin! Budapeŝto ĝoje akceptos vin, karaj tutmondaj gekolegoj! Preparu vin kaj venu!

La Loka Kongresa Komitato.

LA JAPANAJ FERVOJISTOJ NE ŜATAS TARDIĜON

30 sekundoj jam estas honto

Centoj da homoj kuregas malsupren de la ŝtuparo renkonten al ni, tiel ke ni estas flankenpuŝataj en la pord-aperto. Oficejoj kaj butikoj estas malfermantaj la pordojn en la centro de Tokio ĉirkaŭ la Ginza, kaj dum la lasta horo la elektraj trajnoj el ĉiuj kvartaloj de Tokio alportis kelkmilojn da japanoj, viroj kaj inoj al la centro; en aroj po kelkcentoj ili estas „eljetataj". Estas iom aĝaj, noblaj komercistoj en stria vesto, junuloj vestitaj laŭ la plej nova okcidenta modo kun brilo en la okuloj al la junulinoj, kaj ili estas ĉarmaj, ili meritas tion: feminaj kun iom foraj ridetoj, kvazaŭ ili nur supozus la intereson, ili trotetas antaŭen sur altpintaj kalkanoj survoje al oficejoj aŭ malantaŭ la vendotabloj en la butikoj. La elektraj trajnoj estas la bazo, por ke ebligu al la loĝantaro veni al sia laboro. Ili transportas milionon da homoj potage. Kaj tial estas katastrofo, kiam ili, kiel dum la striko, restis senmovaj. Eĉ se tiu urbo, la plej granda de la mondo, havas omnibusojn kaj tramojn, tiuj tute ne kapablas plenumi tian transporton, tiel ampleksa kiel la trajntrafiko.

Ridetante ili tretas unu la alian sur la piedojn

La plej multaj elsaltas en la ĉefstacio aŭ en iu de la centrostacioj: Kanda, Akihabara, Yrakucha kaj Shinbashi. Ni renkontas la homtorenton en la ĉefstacio, kaj mia akompananto, juna studento, kiu studas anglan literaturon en la universitato, sperte cedas flanken, tirnante min je la maniko. Kurokawa li nomiĝas, kio signifas „la nigra rivero". Li klopodas kun mi gliti flanken laŭlonge de la nigra torento de homoj, tiel ke ni povas atingi la trajnon, antaŭ kiam la pordoj fermklakas.
Estas senespere. Afablaj ridetoj renkontas nin de urĝantaj homoj, sed ili estas necedemaj, kaj ili havas kaŭzon por rideti, ĉar konstante ili tretas sur niajn piedojn. Post momento ili estas for, la „torento" estas sur la strato. Ni staras sur la kajo, vidante la trajnon forveturi. Kurokawa ridetas trankvilige malantaŭ la rondaj okulvitroj, dirante klarangle: „Trankviliĝu, post momento venos alia".
Daŭris kvar minutojn, antaŭ kiam li pravis. Novaj masoj tumultis el la trajno, sed ni saĝiĝis pro domaĝo kaj restis ĉe la enirejo, kaj tuj kiam la lasta eliris, ni eniris. La pordoj fermklakas; ni estas survoje. La sidlokoj estis okupitaj; ni staris skuitaj kun la aliaj pasaĝeroj. Multaj el ili estis inoj, ĉar la japanaj viroj scipovas, kiel ni, kaŝi sin malantaŭ gazeto, kiam temas pri konservado de eĉ malmola sidloko. Cetere ili havas tiun ekskuzon, ke ili deklaras sin kontraŭulo de la nova vidpunkto, laŭ kiu la virino havas samajn rajtojn kiel la viro.

Surpriziga precizeco

Antaŭ mi staras virino kun sia infano en sako sur la dorso, kion oni ofte renkontas sur la strato, kie ankaŭ patroj portas infanojn sammaniere. Ŝi estas en kimono, lignosandaloj kaj blankaj ŝtrumpoj. Ŝi parolas per sia kantanta japanlingvo kun konato kaj turnas sin por rigardi la solan okcidentanon en la vagono. Ni staris tiom proksime, ke mi povis flari la karakterizan odoron de ŝia spiro. Ŝi estis manĝinta rizon matene, kaj rizo troviĝas en multaj de la manĝajskatoloj, kiujn oni kunportas.
Kiam ni estis ekster la centro, la pasaĝeraro maldensiĝis, kaj inter Kawasaki kaj Yokohama restis preskaŭ nur ni solaj.
Estis longa veturo, sed rapida kaj malmultekosta. Dek Yen estas la minimuma tarifo en la urbregiono, kaj oni atingas Yokohama por nur sesdek Yen, 25 km. La tarifoj estas malaltaj kaj la precizeco surpriziga. Estas skandalo por japana fervojisto se lia trajno tardiĝas. La japana akurateco postulas en la fervoja trafiko tiun efektivecon, ke ĉiu alvenkaj ekirhoro estu preciza; ne temas pri duona minuto, sed precize je la sekundo. Strange efikas al ni, kiuj ne atentas pri kelkminuta tardo, aŭdi trajniston per multe da klinoj kaj mantordado bedaŭri ke la trajno venos tridek sekundojn tro malfrue al Tokio. Estas bedaŭrinde kaj tute ne estas kutimo. — Espereble la pasaĝeroj pardonas... Li konsideras tion danĝera kontraŭ la akiritaj principoj. Sed

ni estas senkompataj pri tia eta tardo.
La fervoja sistemo vere estas efektiva. La unua fervojo estis enaŭgurata antaŭ 85 jaroj, kaj kompreneble ĝi interligis Tokio kaj la havenurbo Yokohama. La Japanaj Naciaj Fervojoj havas hodiaŭ 35000 km da fervojreto, el kiu 3500 estas elektrizitaj. Sed ĉio en Japanio havas sian malon, ĉar estas 148 privataj fervojsocietoj kun 8000 km da fervojoj, el kiuj 6500 estas elektraj. Estas najbartrafiko ĉe la pli grandaj urboj.
La urbo Tokio havas la plej grandan parton de la elektra trajntrafiko, sed la dizeltrakciitaj trajnoj veturas sur la ĉeflinioj tra la kvar grandaj insuloj: Hokaido, Honshu, Shokoku kaj Kyushu.
La plej longaj komunikoj estas per ekspres-trajnoj laŭ plej moderna amerika stilo kun manĝvagonoj, panoramvagonoj kaj kompreneble litvagonoj en la noktekspresoj. La 500 km longa distanco al Osaka, la dua granda urbo de Japanio kun 2,5 milionoj da loĝantoj, daŭras 7½ horojn, ordinare nek minuton pli, nek malpli, kaj kostas nur 4250 Yen (170 steloj). La moderna efektiva fervojsistemo kaŭzas ke estas tre facile atingi ĉiun regionon en Japanio, sed la plej grava trafiko estas en la regiono de Tokio. En la ĉefstacidomo estas ĉiam granda amaso da homoj, ĉar ĉiu forvojaĝanto estas akompanata de granda „delegacio", eĉ se li/ŝi forestos nur kelkajn tagojn. Estu certa pri tio ke neniam estas kaŭzo por longe atendi. La precizeco estas pli grava ol eĉ la akurata pureco en la trajnoj.

(Laŭ „Demokraten"
sign. John Apelroth;
trd. Jico)

FERVOJAJ KURIOZAĴOJ

La plej grandan rapidecon, kiun la laŭplana fervojtrafiko de Eŭropo prezentas, demonstras la trajno „Mistral" inter Paris kaj Lyon. Tiu trajno, de kelke da jaroj la plej rapida trajno de Eŭropo, bezonas por la 512 km longa, elektrifigita linio precize kvar horojn, haltante nur unufoje en Dyon. Ĝi do atingas vojrapidecon de 128 km/h kaj prezentas unurangan komunikon dumtage de Paris al la Côte d'Azur. Ŝanĝante la TEE-trajnon Ruhr-Paris oni vojaĝas de la Ruhr-regiono (Germanio) sen nokta veturado ĝis la Riviero aŭ ĝis la hispana landlimo.

La plej maljuna trajno havanta nomon estas la Irish Mail (Irlanda Poŝto), kiu trafikas de London al Holyhead kun aliĝo perŝipe al Dublin (Irlando). Ĝi ricevis sian nomon jam en 1848, kiam ĝi ankoraŭ ne veturis ĝis Holyhead sur la insulo Anglesey. De tiam multaj gravaj trajnoj ricevis oficialan nomon, precipe en Britio, la patrolando de la fervojo. Sole en London komenciĝas 71 nomigitaj trajnoj. Kvar trajnoj havas literaturajn nomojn laŭ poemajoj de Walter Scott. Estas la Waverley kaj la Talisman, kiuj interligas London kaj Edinburgh, krome la Fair Maid (Honesta Fraŭlino) kaj la Hearth of Midlothian (Koro de M.), kiu trafikas de London al Perth. Angla trajno portas nuntempe eĉ la nomon de ŝipo. Estas la Mayflower (Maja Floro) trafikanta inter London kaj Plymouth kaj nomita laŭ la velŝipo, per kiu iam la pilgrimoj elmigris al Ameriko.

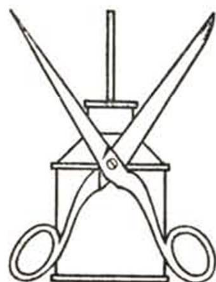
La plej longa linio, kiu traveturas trajno en la mondo senhalte, estas longa 632 km. Temas pri distanco inter London kaj Edinburgh, por kiu la Elizabethan bezonas senhalte 6 horojn kaj 35 minutojn. Do la meza rapideco estas 96 km/h. La Elizabethan ricevinta sian nomon post la kronumo de la brita reĝino veturas kun koridora veturilo, por ke la lokomotivpersonaro povu interŝanĝiĝi dum la veturado. La duavice plej longa linio senhalta havas 581 km. Ĝi estas traveturata de la Sudekspreso, liganta la francan kun la hispana ĉefurbo inter Paris kaj Bordeaux. Sekvas la distanco de 533 km inter München kaj Koblenz, por kiu la Glückauf (Bonfeliĉo) kiel ordinara rapidtrajno bezonas sen haltoj nur kelke da minutoj plimulte ol la plurfoje haltanta ekspresmotorvagonaro.

La unua el la ekskluzivaj lukso-trajnoj de Eŭropo estis la Oriento-ekspreso, kiu estis enkondukita en 1883, sed nur post ses jaroj traveturis de Paris tra Wien al Konstantinopel. Lasttempe, ĝis sia likvidiĝo en junio ĉijare, ĝi estis nur ordinara rapidvagonaro internacia. La politikaj cirkonstancoj kaŭzis ke repuŝis ĝin la Simplon-Oriento-Ekspreso, kiu prenas sian vojon al la Balkano tra la plej longa tunelo de la mondo, la 19,83 km longa Simplon-tunelo. Tiu vagonaro ruliĝas 3164 km de Paris al Athen.

Unu el la lastaj „grandaj eksprestrajnoj", kiuj fine de la lasta jarcento prezentis la maksimumon de la luksa vojaĝado, estis la Train Bleu (Trajno Blua), kiu estis enkondukita en 1889 kiel luksa komunikilo inter Paris kaj Côte d'Azur. Origine ĝi nomiĝis Calais-Meditarané-ekspreso. Ĝia nuna nomo estis donata de la popola voĉo, kiam ĝi rapidis post la unua mondmilito kun la novaj litvaganoj konstruitaj tute el ŝtalo kaj blukoloritaj. Post la dua mondmilito la nomo oficialiĝis. La Train Blue estas por multaj pasaĝeroj ankoraŭ nun la „trajno de la trajnoj".

(Tradukis el Deutsche Zeitung,
W. Barnickel)

EL GAZETOJ KAJ SENDITAĴOJ



La 16-mm sonfilmo „Jen Aŭstralio" kun klarigo en Esperanto estas produktaĵo de la filmfako de la Aŭstralia Registaro. Ĝi anstataŭas la esperantan filmon kiu pli ol dudek mil samideanojn kaj amikojn ĉie en la mondo dum la pasintaj sep jaroj informis kaj kontentigis („Aŭstralio Hodiaŭ"). „Jen Aŭstralio", same kiel la antaŭa filmo, estas en plena laŭnatura koloro kaj daŭras 25 minutojn. Ĝi prezentas ĝeneralan bildon pri Astralio, enhavante pejzaĝojn, florojn kaj bestojn, agrikulturon, la industriojn de paŝtado, fiŝkaptado, minado kaj fabrikado. Ĝi montras la sportojn kaj ankaŭ kulturajn aspektojn de Aŭstralio. Inter aliaj interesaj bildaroj estas edziĝfesto de indiĝenoj en Nov-Gvineo, tendaro sur la antarktika kontinento kaj la transportado de virŝafoj kaj bovaĵo per aeroplanoj. La komentarion esperantigis la Sidneja Esperanto-Klubo kaj s-ro F. R. Banham (Redaktoro de la Rondo/Aŭstralion Esperantist). La elparolinto estas s-ro Ralph Harry, Prezidanto de la Aŭstralia Esperanto-Asocio, kies voĉo estas jam konata al samideanoj en multaj landoj.

La Aŭstralia Registaro, por certigi bonordan dissendadon, pruntedonos la filmon nur al landaj asocioj, kiuj devos ensendi sian mendopeton, pere de la koncerna landa Ambasadoro, al unu el la subaj adresoj:

The Australian News and Information Bureau, Australia House, The Strand, London (organizaĵoj en Eŭropo, Meza Oriento kaj Afriko).

The Australian News and Information Bureau, 636, 5th Avenue, New York 20, New York, U.S.A. (organizaĵoj en Ameriko).

The Australian News and Information Bureau, Canberra, A.C.T. Australia (organizaĵoj en Azio kaj Pacifikaj Landoj).

ESPERANTA GEEDZIĜO FERVOJISTA

Kolego Aldo Formaggio, oficisto de la Fervoja Direkcio en Torino, Italio, kaj kolegino Elizabeto Vilisics, vicdirektorino de Hungara Fervoja Edukinstituto geedziĝis la 2-an de septembro 1961 en la urbo Kaposvár. Ili interkonatiĝis dum la 44-a Universala Kongreso en Varsovio.
Al la nova Esperanta paro ni deziras sanon kaj feliĉon.

ADRESŜANĜO

La redaktorino de DEFA-Bulteno, f-ino Erna Krogh transloĝis de Aarhus al **Risskov,** Vibevej 26, Danlando.



FAMILIA INFORMO

Ni sciigas ke aldoniĝis al nia 4-jara Christine, Brigitta, kaj al nia 2-jara Roland, Alexander nun je nia granda ĝojo

IRENE GERTRUDE

Bonvolu ankaŭ noti nian novan adreson:
Heinrich kaj **Bertha Reiter Kocher,** Wien X, Van de Nüllgasse 100/10/15.

AL NIAJ FILATELISTOJ

Novfondita fervojista filatelista klubo en Danlando derizas interŝanĝi poŝtmarkojn speciale de post 1945 ĝis nun eldonitajn kaj ne-difektitajn kun kolegoj en Belgio, Francio, Okcident-Germanio kaj Nederlando. Ni ŝanĝas kvanton de danaj laŭ kvanto via, aŭ laŭ katalogo rekomendita de vi. Adreso: DJIF's Filatelistklub, c/o Johs Christoffersen, Rosenvangs Allé 20, Aarhus, Danlando.

Fervojisto-filatelisto deziras kolekti kovertojn kun specialaj Esperanto-poŝtmarkoj kaj kongresaj stampoj.

Adreso: F. J. Bergman, Hooft Graaflandstraat 29, Utrecht, Nederlando.

PROTOKOLO DE LA LABORKUNSIDOJ

Malfermo

Kvankam la suno allogis multajn homojn eksteren, jam sufiĉe multaj ĉeestis en la kongresejo, kiam la prezidanto malfermis je la 10-a horo la kunsidon per kelkaj bonvenigaj vortoj. Li i.a. menciis la grandan nombron da partoprenantoj al la kongreso. La nombro de 715 estas pli ol iam antaŭe dum la IFEF-kongresoj. La prezidanto menciis ankaŭ la miniaturan modelon de la instalaĵo pri la ŝanĝeblaj aksoj. Tiun modelon pruntedonis la hispanaj fervojoj al la L.K.K. por la fakprelego. Li dankis la RENFE pro la kunlaboro.

La kresko de nia movado estas la laboro de la membroj, diris la prezidanto kiam li anoncis ke IFEF nun havas preskaŭ 2500 membrojn. Li dankis la membraron pro la varbado de 212 novaj adeptoj dum la lasta jaro.

Starante la kongreso memoris la dek tri membrojn, kiujn ni perdis pro morto en la pasinta jaro.

Salutleteroj

Inter la ricevitaj salutleteroj estis letero de la vic-ministro en Hungario kun sinceraj salutoj al la kongreso kaj letero de la Hungara Esperanto-Asocio, kiu deziras fruktedonan kongreson kaj ĝis la revido en Buapesto en 1962. Envenis ankaŭ bondeziroj el la sekcioj de Pollando, Germanio kaj Italio; plue de la Itala Instituto de Instruado de Esperanto, kaj de la Dana Distra Organizaĵo Fervojista.

Rimarkigo pri la kongresa raporto de Helsinki

La franca delegito diris ke en la raporto estas skribita ke la franca sekcia estas preta anonci esperantlingve en la horaro. Tio devas esti: „La franca sekcio provos anonci", ktp.

La dana delegitino rimarkigis ke estos pli bone presigi ĉiujn kongresraportojn en unu numero. La redaktoro promesas fari tion.

La jarraportoj

Pri la jarraportoj estis neniu rimarko, do ni tuj povis transiri al la konciza raportado pri la terminara kaj redaktora kunvenoj. (Vidu por tio la koncernajn raportojn aliloke en ĉi tiu numero de L.I.F.

Raporto de la komisiono pri fakprelegoj

La komisionano pri fakprelegoj, kol. Giessner raportis pri bone sukcesinta fakprelego, kiu ĉijare temas pri la problemo de la relolarĝo en Hispanio. En kunlaboro kun la hispana sekcio li faris prelegon, kiun la kongresanoj lundmatene aŭdis. Li aldonis ke oni en la estonto venu ĝustatempe, por ke oni ne ĝenu la voĉleganton kaj la aŭskultantojn. Li avizis nepre uzi laŭtigilojn dum tiaj prelegoj. Li sciigis ke la hungara sekcio jam anoncis la temon de la fakprelego en la Budapesta kongreso. Ĝi temos pri la senbreĉaj trakoj kaj la veldaĵo inter la reloj.

La prezidanto dankis lin pro lia laboro, kiu estas por ni tiel grava.

La kongresproponoj

La unua propono (la kotizo restu la sama) estis akceptita. Ankaŭ la ŝanĝo de art. 1 kaj 8 de la IFEF-regularo estis akceptita.

La tria propono estis komentita de la prezidanto. Ni deziras ke la iniciatinto de fervojista fakkunveno dum UEA- aŭ SAT-kongreso sendas raporton al la IFEF-estraro pro tio, ke ni trovas tion tre grava, kaj volonte ni ekscias, kio estas priparolita dum la fervojista kunveno.

La sekretario komentis ke ni ofte ricevas nur kelkajn notaĵojn. Tio kompreneble ne sufiĉas. Ni almenaŭ bezonas klaraĵn informojn.

La kvara propono (la skriba kurso) estis reprenita laŭ konsilo de la Terminara Komitato, kiu trovas ke por tio la tempo ankoraŭ ne estas matura. La germana delegito vaste komentis la kvinan proponon. Laŭ li la L.K.K. devas zorgi je ĉiuj aranĝoj dum la kongreso, ke mikrofonoj kaj laŭtigiloj ne mankas. En la pasinteco ni spertis ke kelkfoje mankis tiuj aparatoj, kun la rezulto ke multaj aŭskultantoj ne bone povis aŭdi kion la parolantoj diris. La propono estis akceptita.

Pri la sesa propono (la uzado de sonbendoj) la prezidanto diris, ke la estraro volas aldoni al tiu propono, ke la sonbendoj estu la propraĵo de IFEF, kaj ke la estraro povu pruntedoni la bendojn al la sekcioj.

La germana delegito komentis la proponon. Li diris ke en ĉi tiu tempo la sonbendo estas tre praktika ilo por uzi post la kongreso kaj

pli poste oni forigu la sonojn, por ke oni ne ĉiam devu aĉeti novajn bendojn, kio estus tro multekosta. Kolego Ritterspach ankaŭ rekomendis la proponon. Li diris, ke estas pli bone ke la plej gravaj paroladoj restu pli longe sur la bendo. Li aldonis ke ankaŭ por la protokolonto la sonbendo estas tre praktika. Kolego De Bruyne ankaŭ subtenis la proponon. Li kalkulis ke ni dum la kongreso bezonas proksimume 8 horojn por ĉiuj aranĝoj. La kostoj por surbendigi tiun tempon estas proksimume 90 guldenoj.
Post vasta diskutado ankaŭ tiu propono estis akceptita.

Estrarelekto

La sekretario klarigis la situacion en la estraro. Kvankam la komisiono por la estrarproblemo nun estas likvidita, la problemo tamen restas, kaj tiu postulas solvon. Li plue diris ke li ĉiam kun plezuro laboris por IFEF, sed iam venos la tempo ke junaj fortoj devos transpreni lian taskon.
Li akceptis la proponon de la estraro ke li restu provizore 1-a sekretario, sed ke la 2-a sekretario faru la ĉefan laboron.
La prezidanto dankis la sekretarion por ĉio, kion li faris por nia movado. La kongreso aklame reelektis la estraron, kiu konsistas el la kolegoj K. G. J. de Jong prezidanto, J. Lok 1-a sekretario, E. R. Oosterwijk kasisto, H. Hoen vic-prezidanto kaj redaktoro, kaj J. Poptie 2-a sekretario.

Kaskontrola komitato

El ĉi tiu komitato konsistanta el la kolegoj Stapel, Vermaak kaj Becker, eksiĝas kol. Stapel. Lin anstataŭas kolego Moerman.

La konflikta komitato

Ĉar ne anoncis sin novaj kandidatoj, ĉiuj tri membroj de tiu komitato, nome la kolegoj Bouwkamp Nederlando, Hartjen Germanio kaj Thorsted Danio, estis aklame reelektitaj.

Elekto de kongresloko

La prezidanto voĉlegis leteron de la hungara sekcio en kiu ĝi invitas la IFEF-kongreson al Budapesto en majo 1962.
Akceptita kun aplaŭdo. La sekretario skribe respondos ke la kongreso konsentis akcepti la inviton.
Por la kongreslando en 1963 ni havas du kandidatojn, nome Anglio kaj Belgio. Ĉar la angla delegito ne estis sufiĉe informita ni skribe solvos la aferon kaj publikigos la rezultaton en L.I.F.

Resumo de la kongresdecidoj

1) La kotizo restas la sama.

2) En art. 1 de la IFEF-regularo ni ŝanĝis la vorton „estraro" en „sekretario". Tiu artikolo do nun tekstas: „La internacia federacio de fervojistaj esperantistoj, nomata Internacia Federacio Esperantista Fervojista (I.F.E.F.), fondita la 14-an de aŭgusto 1948-a en Amsterdamo, Nederlando, havas sian sidejon en la lando kie loĝas la sekretario.
Ĝi estas en ĉi tiu regularo nomata: „La Federacio".
El art. 8 de la IFEF-regularo ni forigis la vortojn: „ĉiuj loĝantaj en la lando de la sidejo".
Tiu artikolo do tekstas nun: „La Federacia estraro, ankaŭ nomata „ĉefestraro" konsistas el minimume kvin membroj. Ĉiujare en la kongresa monato ĝi eksiĝas, sed estas tuj reelektebla. Prezidanto, sekretario, kasisto kaj redaktoro estas individue elektataj. La aliajn funkciojn la estraro dividas inter si. Kandidatojn por la ĉefestraro proponas la landaj organizoj, la izolaj membroj, kaj la ĉefestraro mem.

3) La iniciatinto de fervojista fakkunveno dum UEA- aŭ SAT-kongreso, plejeble baldaŭ post tiu kunveno sendu koncizan raporton pri ĝi al la IFEF-sekretario.

4) La L.K.K.-oj zorgu ke dum la kunvenoj ni povos uzi laŭtigilojn.

5) Ni klopodis havigi al ni sonbendaparaton dum la estontaj kongresoj.

6) La elekto de nova bultenkapo estas prokrastita ĉar neniu projekto ricevis kontentigan nombron da voĉoj.

7) De decembro ĝis aprilo ni eldonas nian organon ĉiumonate, por ke ni povu regule informi pri kongresa novaĵo.

8) Konvenokaze ni presigos novan regularon en La Internacia Fervojisto.

Libera diskutado

Kolego Ritterspach diris ke estus rekomendinde ke la fakprelega teksto estu presata en nia organo.
Kolego Walder demandis, ĉu ne eblas ricevi senpagan vizon por Hungario, same kiel antaŭ kvar jaroj por Jugoslavio.
Kolego Giessner rekomendas enpresigi novan sekcian adresaron en L.I.F.
Kolego Hunkeler atentigis pri la feriosemajno en Svislando (11/9-17/9), kaj kol. Eykenaar menciis la feriosemajno en Nederlando (2/9-9/9).

Fermo de la laborkunsidoj

En sia fermparolado la prezidanto menciis la bonegan kaj multan laboron kiun faris LKK, ekz. la diversajn aranĝojn kaj ekskursojn, la koran akcepton, kaj speciale el propaganda vidpunkto por nia lingvo la belajn grandajn afiŝojn kaj la diversajn glumarkojn kun esperantaj tekstoj.
Li dankas la kongreson por la bona kaj fidela kunlaboro kaj deziras al ĉiuj revidon en Budapesto.

Protokolis Jan P.

LA REDAKTORA KUNVENO

La IFEF-redaktoro kolego Hoen malfermas la kunvenon je la 16-a horo. Li ĝojas pro tio ke tiom multaj gekolegoj montras sian interesiĝon en la redaktora laboro. Speciale li bonvenigas la novan redaktorinon de DEFA, f-inon Erna Krogh, kiu pro malsano pasintjare ne povis ĉeesti la kongreson. Ĉar ni havas nur unu horon je nia dispono, kaj ĉar la programo estas sufiĉe ampleksa, li tuj transiras al punkto 2-a de la tagordo: Priparolo de la raportoj de la landaj redaktoroj. Li ricevis ilin de preskaŭ ĉiuj landoj. Ĉar multaj sekcioj verkis unu raporton pri la tuta organiza vivo, la IFEF-redaktoro proponas ke estonte ĉiuj sekcioj agu same. Ili do ne plu verku apartan redaktoran raporton. Estas ja ne bone ke ni ŝarĝu unu la alian per superflua laboro.

La kunveno konsentas, do estonte la sekcioj verku nur unu raporton pri ĉiuj organizaj aferoj.

En sia raporto Aŭstrio petis ke triono de la lasta paĝo de L.I.F. estu ne-presita por la adresado. Ĉar ĉiuj delegitoj estas kontraŭ, ni do ne povas plenumi tiun deziron.

Danio sugestas ke la landaj organizoj sendu gravajn fakartikolojn rekte al L.I.F. anstataŭ publikigi ilin nur en la landaj organoj.

Krome oni deziras ke la konstantaj rubrikoj estu rekoneblaj per vinjeto. Ambaŭ dezirojn ni plenumos. La IFEF-redaktoro aldonas ke tio koncernu ne nur fakajn, sed ankaŭ aliajn ĝenerale interesajn artikolojn.

Rilate tion, li ankoraŭfoje atentigas pri kongresa decido, ke en ĉiu lando estu respondeculo kiu verkas aŭ tradukas artikolojn por L.I.F. Ĉar la plenumo de tiu decido ĝis nun estas nekontentiga, li deziras ke la landaj redaktoroj prenu sur sin tiun taskon. Li informos ilin kiam li bezonas artikolon. (Vidu tamen la informon: „El la redaktejo" sur paĝo 3-a de la junia numero de L.I.F.).

Li deziras ankaŭ ke la estontaj L.K.K.-oj havigu al li almenaŭ kvar blanka/nigrajn fotojn de la kongresurbo aŭ -lando, taŭgajn por la frontpaĝo de nia gazeto.

La referendumo pri la enhavo de La Internacia Fervojisto, sendita al 12 landaj redaktoroj estas responditaj de nur kvin.

Por la gvida jarprogramo proponita de Francio estas Francio kaj Danio.

Kontraŭ estas Hispanio, Nederlando kaj Svisio.

La plimulto do opinias ke la IFEF-redaktoro estu libera en la aranĝo de la gazeta enhavo. Ĉar la 24-paĝa februara numero kontentigis ĉiujn, la redaktoro promesas ke li daŭrigos laŭ tiu modelo. Li tamen ne plu eldonos 24-paĝan unufoje jare, sed anstataŭe li aperigos du ekstrajn numerojn en la komenco de la jaro, tiel ke li de decembro ĝis aprilo ĉiumonate povos informi pri kongresa novaĵo.

La elekto de nova bultenkapo estas prokrastata, ĉar neniu projekto ricevis kontentigan nombron da voĉoj. H.

PROTOKOLO PRI LA TERMINARA FAKKUNSIDO

Landaj delegitoj

S-roj Stampe, Aarhus, Danlando; Blondeaux, Courbevoie, Francujo; Ritterspach, Bammental, Germanujo; Saladrigas, Badalona, Hispanio; Gimenez, Barcelona, Hispanio; Labordus, Utrecht, Nederlando kaj Bentsson, Ostersund, Svedujo.

Observantoj

F-ino Lemonnier, s-roj Stapel, De Jong, Lok kaj Coyac.

Letere petis anstataŭon: d-ro Bacskaj, Hungario, s-ro Quarone, Italujo kaj s-ro Sekereŝ, Jugoslavio.

Malfermo

S-ro Ritterspach kiel gvidanto de TK malfermas la kunsidon kaj raportas pri la stato de la terminara laboro. Li diras jenon: „En februaro 1960 s-ro Blondeaux dissendis al ĉiuj kunlaborantoj la esperantlingvan tradukon de la unua parto de la 5-lingva UIC-leksikono. Samtempe li alvokis sendi kritikojn pri la tradukoj al la gvidanto de TK. Laŭ tiu alvoko venis kritikoj flanke de ses helpantoj, sed s-ro Ritterspach pro multaj kaŭzoj ne povis kompili ĝis nun la liston komunan pri la kritikoj. Tial s-ro Blondeaux en januaro 1961 mem respondis al kelkaj kritikoj, de kiuj li ricevis kopion. Tamen la starigo de komuna listo restas neeviteble necesa. S-ro Ritterspach transdonas la unuan paĝon de tia listo al s-ro Blondeaux. Ĝi entenas la kritikojn pri la terminoj 1-112. S-ro Ritterspach promesas kiel eble plej baldaŭ starigi tiun liston ĝis la termino 4269, por ke s-ro Blondeaux poste povu fintraduki la duan duonon de la UIC-leksikono kun pliaj kvar mil terminoj. Certa dato pri la fino de la laboroj ne estas antaŭdirebla, sed restas la optimisma espero, ke en 1963 ĉio estos preta por eventuala prezento al UIC, kiam oni presos novan eldonon de la UIC-leksikono kun pli da lingvoj.

Diskutado

Anstataŭ pritrakto de la raportoj de la landaj kunlaborantoj, tuj komenciĝas diskutado.

S-ro Labordus esprimas sian surprizon pri la kritiklisto de s-ro Blondeaux, kiu ŝajnas al li jam la kvara ŝanĝo de la bazo de lia laboro, kiun li jam komencis publikigi.

S-ro Blondeaux responas klarigante la situa-

cion kaj malkonsilas daŭrigi la publikigadon de terminoj.
S-ro Stampe demandas s-ron Ritterspach pri letero de s-ro Christoffersen, kiun R. ne ricevis, kaj raportas pri la stato de la terminara laboro en Danlando.
Sekvas diskutado pri la planita pliampleksigo de la UIC-leksikono: kiuj lingvoj estos aldonataj? Ĉu ankaŭ pli da terminoj?
S-ro Blondeaux respondas ke li ne parkere scias tion, sed certe enestos sveda kroata lingvoj. La svedojn li aparte atentigas uzi intertempe la alian terminaron eldonitan de UIC, kiun li jam pli frue rekomendis.

EL LA SEKCIOJ

Aŭstrio

La ĉijara ĉefkunveno de la Aŭstria Federacio Esperantista Fervojista okazis je la 25-3-1961 en Vieno en la granda salono de la konferencsalonego de la fervojista sindikato.
Jam antaŭtagmeze estis okazigita kunsido de la estraro kun la landaj delegitoj. Dum tiu kunsido, kiu pli longe daŭris ol estis intencita, raportis la diversaj landaj delegitoj pri la bonegaj sukcesoj. Proponoj estis preperataj por la ĉefkunveno kaj estis starigata balotkomitato.
Post la komuna tagmanĝo la prezidanto inĝ. Eichinger malfermis la kunvenon en la solene ornamita salonego. Krom la multnombraj membroj li korege salutis ankaŭ nian tre ŝatatan honorprezidanton kortega konsilisto Steiner kaj la reprezentanton de la Germana Esperantista Fervojista Asocio, sinjoron Tasler.
Post unu minuto de rememoro al la membroj de nia federacio kiuj mortis en la pasinta jaro, la prezidanto transiris al la tagordo, el kiu ni pro spacomanko ĉi tie mencias nur la novelektitan estraron, nome:
Prezidanto: inĝ. Erich Eichinger, vicprezidanto: inĝ. Walter Huber, sekretario: inĝ. Wilhelm Hermann, anstataŭanto: Friederike Hermann, kasisto: Rudolf Zanko, anstataŭanto: Josef Hawla, kunsidantoj: kolegoj Kaim kaj Matzke, kontrolantoj: kolegoj Klumair kaj Essler, redaktoro: inĝ. Walter Huber, radioelsendoj: inĝ. Erich Eichinger.
Sinjoro k.k. Steiner bondeziris la novan estraron kaj esprimis la konvinkon, saluti okaze de la venonta ĉefkunveno la 1000-an membron de nia federacio. Daŭrige li atentigis pri la graveco de la Internacia Esperantomuzeo kaj alvokis aliĝi al la klubo de IEMW.
Por la estraro promesis inĝ. Eichinger ke estos farata ĉio, por ke Esperanto inter la fervojistaro disvastiĝu. La evoluo de la federacio necesigas multan tempon kaj ekzistas ĉiam denove malfacilaĵoj kaj kontraŭaĵoj, kiujn ni devas venki kaj forigi. Ni marŝos antaŭen sur la komencita vojo, fidelaj al la idealo de d-ro Zamenhof.

Detalaj problemoj

Diskutado pri detalaj problemoj, ekz. pri la terminoj 15 kaj 265 estas kvazaŭ interparolado inter la s-roj Blondeaux kaj Ritterspach. Post demando de s-ro De Jong, ĉu oni devas perdi la esperon vidi konkretan rezulton en proksima tempo, s-ro Ritterspach respondas, ke nepre ne estas kaŭzo malesperi. Oni konsideru la malgrandan forton kiu estas je nia dispono kaj montru paciencon. Se nia terminaro fariĝu neriproĉebla — kaj tia ĝi nepre devos esti — ĝi devas malrapide maturiĝi.
R.

Bulgario

Fine de februaro ci-jare okazis la jarkunveno de la Bulgara Fervojista Esperantista Federacio (BFEF) en Sofio.
La societo konsideris eldoni propran fervojistan gazeton en Esperanto. Oni proponis preni kiel modelon la Bultenon de la Aŭstria IFEF-sekcio.

Francio

La 9-a de junio estis por la St. Lazare-grupo kaj por FFEA festotago, ĉar ni solenis la honorigon de nia Prezidantino, kiu ricevis la oran medalon de la Civita Merito. Pli ol tridek personoj plenigis la salonon de St-Lazare, kiam, per taŭgaj vortoj, s-ro Poulain montris la senĉesan agadon de f-ino Lemonnier; li akcentis la profundan senton, kiu ligas ĉiujn FFEA-anojn al ilia Prezidantino. Kiam li alpinglis la oran medalon sur la vestaĵon de f-ino Lemonnier, tre varmaj aplaŭdoj salutis tiun solenan momenton.
Poste s-ro Delaquaize transdonis je la nomo de ĉiuj membroj, la donacon de la Asocio, kaj li speciale substrekis ke tiu, kiu ricevas hodiaŭ ĝustan rekompenson, ne estas nur nia altvalora **Prezidantino,** sed ankaŭ tre bona kaj ĉarma **amikino,** kies ĉeesto estas kondiĉo de sukceso.
La donaco konsistas el sep diskoj grandformataj, laŭ la deziro de f-ino Lemonnier. Fine: la ĉeestantaro gustumis bonan vinon, kaj ĉiuj povis tiuokaze prezenti siajn sincerajn gratulojn al la ordenintino.
F-ino Lemonnier esprimis sian dankon en trafa artikolo en „La Fervojisto" kiun mi tamen ne kuraĝas transpreni, ĉar ĝi havas kiel kapon: **„Inter Ni",** sed mi estas konvinkita paroli en la nomo de la tuta IFEF-membraro, kiam mi diras ke la honorigo farita al la populara prezidantino estas plene merita. Gratulon! (Red. L.I.F.)

Germanio

Laŭ iniciativo de nia asocio la Sociala Organizo de la Germana Federacia Fervojo konsentis la eldonon de trikolora afiŝo destinota por la varbado inter la fervojistoj. La afiŝo

havas utilon, nur kun surskribita aŭ surpresita teksto, ekz. okaze de jarkunveno, nova kurso, festo ktp. La formato, 30×40 cm, permesas publikigon en fervojaj oficejoj kaj dejorejoj. La IFEF-estraro gratulas GEFA pro tiu nova sukceso en ĝiaj klopodoj, kaj ĝi volonte instigas neriĉajn landajn asociojn mendi la praktike uzeblan afiŝon, kiun GEFA senkoste disponigas en malgranda kvanto.

Ne prokrastu!

Jugoslavio

JAFE eldonas jam dum ses jaroj sian organon **„Jugoslavia Fervojisto".** Oni komencis modeste, laŭ stencila procedo kaj sur malbona papero, sed daŭre ĝi fariĝis pli bona kaj leginda.

Ekde la numero 5/1961 ĝi estas presata, sur bona papero, riĉe ilustrita sur 24 paĝoj plus kovrilpaĝoj en la granda formato.

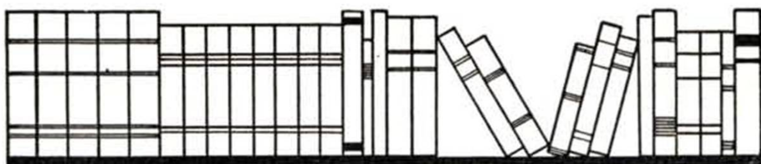
Krom la fakaj kaj primovadaj rubrikoj, ĝi enhavas ankaŭ jenajn rubrikojn: „El fremdaj fervojoj", „Ekkonu nian landon", „Ekkonu la mondon", „Nia rakonto", „Fakaj terminoj", „Humoro", ktp.

Pere de ĝi vi povas konatiĝi kun la socipolitikaj, ekonomiaj kaj kulturaj novaĵoj el Jugoslavio.

Estas menciinde ke ekde la numero 1/1962 ĝi publikigos en daŭrigoj „Historion de la Esperanto-movado en Jugoslavio" de konata publicisto kaj verkisto Marinko Ĝivoje.

Ni alvokas vin aboni tiun ĉi interesan kaj varian revuon ĉe via sekcia sekretario, aŭ rekte al la eldonanto, uzante devizan kontokuranto por eksterlando: 400-11-31806-250-1505 „Jugoslavia Fervojisto", Zagreb, Mihanoviceva 12, Jugoslavio.

Jarabono por eksterlando estas 1 dolaro.



Jean Forge denove debutas!

Ĉe eldonejo KOKO ĉi-aŭtune aperos nova verko de la pola aŭtoro Jean Forge (ps. de Jan Fethke), kiu antaŭmilite ĉarmis nin per siaj nun klasikaj humoraĵoj: Abismoj, Saltego trans parmiloj, kaj Mr Tot aĉetas mil okulojn. La dua debuto okazas per originala novelaro satira: **La Verda Raketo,** per kiu la legantoj ekskursas tra Esperantujo.

Kvazaŭ en amuz-spegulo ni rigardas la „verdajn batalantojn" kaj kunvivos en iliaj aventuroj.

Eldonejo KOKO (Randbolvej 4, Kopenhago F, Danlando) donas specialan favorprezon ĝis 1-11-1961 je samtempa mendo kaj pago. la prezo estos 15 d.kr.

Tragedio en la Universo

Junaj astronomoj-esperantistoj de la zagreba „verdstela" Observatorio verkis sensacian libron „Tragedio en la Universo".

Ekverkante la libron pri la kosma sorto de nia planedo en okaze de la minacoplena kaj eksterma hidrogenmilito, la junaj astronomoj Tiu favorprezo estas po 10 d.kr. Post la 1-11 tute ne estis esperantistoj. Sed kuntrenitaj de la enlibra ideo pri la elsavo de la homaro, la junaj aŭtoroj neeviteble renkontiĝis kun la problemo kaj bezono pri la internacia lingvo. La rezulto: ĉiuj junaj astronomoj esperantistiĝis!

Ĉi-surpriza fakto estas tamen pli logika ol miriga: nia Tero, kiel planedo, estas nur ja eteta polvero en la senfina Kosmo. Al kiu do, se ne al la astronomoj, estu pli sensenca la absurdo ke sur nia planedeto ekzistas cento da antagonismaj ŝtatoj kaj 3000 lingvoj!

Sed la junaj astronomoj faris pli: ili fondis la veran „**Esperantujon"** ĉe la marbordo de la lazura Adriatika maro.

La somerujo „Esperantujo" estis enkomence planata nur por la astronomiema „verdstela" taĉmento. Sed la ideo plivastiĝis: la entuziasmigitaj astronomoj-esperantistoj estos senlime feliĉaj renkonti en la somera kampadejo ankaŭ la alilandajn verdstelanojn.

Aldonita al la libro estas broŝuro pri jugoslavio kaj elaera fotografaĵo de la libertempo „Esperantujo".

Por ĉiuj informoj oni povas sin turni al: Kroata Esperanto-Ligo, **Zagreb,** Amruseva 5, Jugoslavio.

ESPERANTO-KALENDARO POR 1961-62

26-12 ĝis 28-1

Internacia skiferioj kaj -konkursoj de T.E.J.O. en la raviga **Filzmoos** ĉe la Dachstein-montaro en la Aŭstria Liglando Salzburg. Por detalaj informoj oni turnu sin al: Estraro de T.E.J.O. Lic.phil. Heinrich Reiter Kocher, Wien X, Van der Nullgasse 100/10/15, Aŭstrio.

Redaktoro H. Hoen, Van Liebigweg 7, Amsterdam-O, Nederlando